

- Offentliggørelse af støjkort og inddragelse af offentligheden i forbindelse med udarbejdelse af støjhandlingsplaner.

I direktivet defineres ekstern støj som uønskede eller skadelige udendørslyde, der fremkommer ved menneskelig aktivitet, herunder støj fra transport, vej-, bane- eller flyanlæg og fra virksomheder (i det væsentlige de virksomheder, der er anført som i-mærkede i bekendtgørelse 652 af 3. juni 2003 om godkendelse af listevirksomhed, IPPC-virksomheder). Direktivet gælder for ekstern støj, som mennesker udsættes for især i boligområder, ved skoler, hospitaler, i offentlige parker og andre stilleområder i byområder, i stilleområder i det åbne land samt andre støjfølsomme bygninger og områder. Direktivet gælder ikke for støj, der forårsages af den udsatte person selv, støj fra hjemlige gøremål, nabostøj, støj på arbejdspladsen og i transportmidler, eller støj der skyldes militære aktiviteter på militærområder.

Vedtægelse af lovforslaget vil også sikre, at eventuelle senere ændringer og tilpasninger af støjdirektivet, som ligger indenfor rammerne af den foreslåede myndigelse, kan gennemføres i dansk ret uden, at der skal vedtages yderligere lovændring.

### 2.1 Støjindikatorer

Som følge af direktivet skal der i forbindelse med støjkortlægninger og udarbejdelse af støjhandlingsplaner anvendes nye støjindikatorer for ekstern støj. En støjindikator er et fysisk mål for støj og et redskab til at vurdere en given støjbelastning i et givent område. En støjindikator kan bruges til at fastsætte en grænseværdi, men udgør ikke i sig selv en støjgrænse. De nye støjindikatorer er  $L_{den}$  (dag- aften - natværdi) og  $L_{night}$  (natværdi).  $L_{den}$  er en indikator for den samlede, gennemsnitlige støjbelastning i løbet af et døgn, hvor den støj, der forekommer om aftenen og om natten gives et tillæg på henholdsvis 5 dB og 10 dB. Der ved tages der højde for, at støjen i disse perioder virker mere generende end om dagen. Grunden til, at der indføres en særlig natværdi, er, at man får mulighed for at vurdere, i hvor høj grad støj om natten giver anledning til søvnforstyrrelser. I direktivet stilles ikke krav om fælleseuropæiske støjgrænser, og det vil fortsat være op til de enkelte lande at fastsætte grænseværdier for støj.

Fordelen ved at indføre nye støjindikatorer er, at støj fra forskellige støjklender kan sammenlignes, og at der kan ske en vurdering af såvel den samlede støjbelastning som af betydningen af de enkelte støjklender. Det vil således være muligt at vurdere f.eks. støj fra vejtrafik i sammenhæng med støj fra jernbaner.

De nuværende danske støjindikatorer svarer ikke til de støjindikatorer, der er angivet i direktivet. For at undgå, at der i fremtiden anvendes forskellige støjindikatorer til på den ene side støjkortlægning og støjhandlingsplaner og på den anden side til den nationale planlægning og regulering, vil det være nødvendigt at erstatte de nuværende danske støjindikatorer med indikatorerne  $L_{den}$  og  $L_{night}$ , når det gælder vejtrafikstøj, jernbanestøj og flystøj. De nye støjindikatorer er dog ikke så specifikke, at de kan erstatte de nuværende indikatorer, der bruges til regulering af virksomhedsstøj. De eksisterende danske indikatorer giver en mere nuanceret vurdering af industristøj, idet de klarere inddrager støjens indhold af tydelige toner og impulser, støjens maksimalværdier i natperioden og støjens variation i dag-, aften- og natperioden samt i weekender. Det er vurderingen, at dette har en bedre sammenhæng med den oplevede gene af industristøj, end de nye indikatorer giver.

### 2.2 Støjkortlægning

Senest den 30. juni 2007 skal der udarbejdes støjkort for større nationale eller regionale veje med en trafik på over 6 mio. køretøjer om året, for større baner, hvor der passerer over 60.000 tog om året og for større lufthavne med over 50.000 operationer (starter og landinger) om året. Derudover skal der udarbejdes støjkort for sammenhængende byområder med over 250.000 indbyggere. Støjkortene for byområderne skal indeholde særskilte støjkort for vejstøj, togstøj, flystøj og virksomhedsstøj.

I anden fase, fem år senere den 30. juni 2012, skal der udarbejdes støjkort for større nationale eller regionale veje med en trafik på over 3 mio. køretøjer om året, for større baner, hvor der passerer over 30.000 tog om året og for større lufthavne med over 50.000 operationer om året. Tilsvarende skal der udarbejdes støjkort for sammenhængende byområder med over 100.000 indbyggere. Støjkortene for byområderne skal indeholde særskilte støjkort for vejstøj, togstøj, flystøj og virksomhedsstøj.

Herefter skal der gennemføres støjkortlægning hvert femte år. Støjkortene skal offentliggøres, og danner udgangspunkt for udarbejdelse af støjhandlingsplanerne.

I første omgang skal der udarbejdes støjkort for et sammenhængende byområde bestående af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og de atten kommuner i Københavns Amt. Derudover vil ca. 1100 km statsveje, 200 km amtsveje, 500 km bane-strækninger, 1-2 lufthavne (Kastrup og evt. Roskilde) og skønsmæssigt omkring 100 virksomheder blive